

Hallo --- sind wir auf einer Modellbahn (1995)



Das habe ich spontan gedacht als ich die Strecke von Zagreb nach Split das erstmal gefahren bin. Aber natürlich nicht. Das Bild zeigt einen kleinen Ausschnitt von der Strecke Zagreb-Split die sich wie eine Modellbahn durch Kroatien schlängelt. Sie ist in den letzten Jahren grunderneuert worden

und führt teilweise durchs Hochgebirge mit einer maximalen Höhe von 1135m. Von Zagreb bis zum Trennungsbahnhof Karlovac ist die Strecke zweigleisig und die neu eingesetzten Neigezüge der Klasse VT612D fahren bis dahin in Doppeltraktion. Seit gut einem Jahr verkehren auf diese Strecke die neuen VT612D Triebwagen von Bombardier. Die für die DB entwickelten und gebauten, aber nicht übernommenen Züge, haben für Kroatien ein neues Farbgewand, eine verbesserte



Innenausstattung und einen Küchenbereich erhalten. Ein wirklich gut gelungener Zug der für die kurvenreiche Strecke ideal ist. In Karlovac werden die Zügeinheiten getrennt, einer fährt weiter an die Nordküste, der andere fährt durchs Gebirge zur Südküste nach Split. In beiden Zügen ist eine

Platzreservierung erforderlich und der Bedienservice ist auch für die Zweite Klasse eingerichtet. Das erste Getränk ist kostenfrei. Die Züge sind erstaunlicherweise immer voll ausgebucht. Deshalb war die Platzreservierung für unser Testteam (in einem normal



eingesetzten Personenverkehrszug – was in Deutschland undenkbar wäre) auch nicht ganz so einfach. Testteam ?? Nein, nicht was Ihr jetzt denkt, wir haben nicht das Essen und den Service getestet – hatte leider nicht die Aufgabe den Fahrkomfort und die Fehlerursachen einer Neigetechnikstörung zu testen,

konnte diese Fahrt leider nicht nur als Urlaubstour genießen. Obwohl es natürlich ein passendes Geburtstagsgeschenk gewesen ist, denn diese Fahrt fand am 13.07.2005 statt.

Messwerte sollen uns Daten der Strecke liefern und bei der Suche nach Schwachstellen der Strecke helfen. Es wurden auf der Strecke (Hin- sowie Rückfahrt) Unmengen von Daten gesammelt. Wichtig zur Bewertung des Fahrkomforts, der Zuverlässigkeit und der Funktion der Neigetechnik auf dieser Strecke sind die Werte der Stellwinkel jedes Neigeantriebs, die Fahrgeschwindigkeit, der a_y -Werte im Wagenkasten sowie die Querschleunigungswerte in den Drehgestellen.



Morgens um 5:30 Uhr haben wir im BW Zagreb unsere Messgeräte im Zug 013/014 an die Schnittstellen der Neigetechnik angeschlossen.

Dann fuhr der Zug, bestehen aus den Zügen 010/009 und 013/014 als Traktion in den Bahnhof von Zagreb ein. Wir haben bereits 15 Minuten Verspätung, aber man nimmt es gelassen, allen Fahrgästen wird vom den Zugbegleitern beim Einstieg geholfen. Am Eingang vom Triebwagen wird jedem Fahrgast die Fahrkarte abgenommen und eine Platzkarte ausgegeben. Somit weiß der Zugbegleiter immer welcher Fahrgast wo aussteigen will, weckt diesen dann rechtzeitig vorm Erreichen des Bahnhofes. Was aber gar nicht nötig wäre – denn im Zug erzählen sich alle ihre Lebensgeschichte (hört sich zumindestens so an) und auf der ganzen Strecke zwischen Gospić und Knin hält der Zug sowieso nicht, fährt durch verlassene Bahnhöfe hindurch, auf einer Strecke von ca. 200km ohne Halt.

Zur Strecke selbst gibt es viel interessantes zu erzählen. Sie ist ein ideales Spielfeld für die Neigezüge. Die sich an den Berghängen entlang schlängelnde Strecke war früher einmal eine reine Güterbahnstrecke. Dementsprechend hangelt sich der Zug an Bergmassiven hinauf, über Viadukte hinweg, durch Fahrschluchten und Tunnel. Auch heute noch ist diese wichtige Strecke die einzige Verbindung für Güter die von der Küste ins Innland oder entgegengesetzt transportiert werden sollen. Schwere Diesellokomotiven russischer Bauart ziehen lange Güterzüge über die Gleise der kurvenreichen Strecke durch das karge Land.



Am auffälligsten an der Strecke war, das es trotz der Neubaustrecke scheinbar

keinerlei Sicherheitsrelevante Signale gegeben hat, oder diese noch nicht betriebsbereit waren. Die Freigabe einer Einfahrt, in eine der wenigen Bahnhöfe an der Strecke die noch in Betrieb waren, wurde durch einen Fahnenwärter durch schwenken einer „Roten Fahne“ freigegeben. So kam es doch tatsächlich vor das wir vor einem Bahnhof gehalten haben, ein Auto uns entgegen kam, ein Bahnhofswärter raus sprang und dabei heftigst mit der Fahne wedelte. Doch an den meisten Stellen standen kleine Wärterhäuschen die scheinbar telefonisch mit dem nächsten Bahnhof in Verbindung standen. Auch sämtliche Weichen der Strecke wurden von Hand gestellt, waren nicht verschlossen. Selbst im „großen“ Bahnhof von Split musste der Triebwagenführer sich seine Weichenstrasse selbst stellen als er zum Tanken in das nahegelegene BW gefahren ist.



Die reguläre Fahrzeit von Zagreb nach Split beträgt ca. 6-7 Stunden – ja richtig gehört (gelesen) ca. 6-7 Stunden. Die Abfahrten am Startbahnhof sind zwar relativ festgelegt, wobei 10 Minuten verspätet noch als besonders pünktlich gilt. Auf der Strecke verkehren drei Personenzüge pro Tag je Richtung, sowie mehrere Güterzüge. Somit sind Zugbegegnungen unvermeidlich und nötig. Der jeweilige Gegenzug muss aber, wegen der Einleisigkeit der Strecke, den relativ wenigen



Begegnungsbahnhöfen und den eingefahrenen Verspätungen, teilweise sehr lange warten. Zudem sind die zugelassenen Streckengeschwindigkeiten der einzelnen Zuggattungen sehr unterschiedlich. Ein Güterzug darf (in der Regel) die Strecke mit nur maximal 65 km/h befahren, ein normaler Personenzug oder Neigezug mit ausgeschalteter Neigetechnik mit maximal 85 km/h und mit eingeschalteter Neigetechnik 140km/h, Streckenweise sogar bis zu 155 km/h.

